

Ekonomiutskottets betänkande 9/1996 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om regionalt stödjande av transporter

Riksdagen remitterade den 21 maj 1996 regeringens proposition 86/1996 rd med förslag till lag om ändring av lagen om regionalt stödjande av transporter till ekonomiutskottet för beredning.

I enlighet med beslut av riksdagen har trafikutskottet lämnat ett utlåtande om propositionen. Utlåtandet ingår som bilaga till detta betänkande (TrUU 8/1996 rd).

Med anledning av ärendet har utskottet hört industrirådet Heikki Vesa vid handels- och industriministeriet och verkställande direktören Klaus Söderlund vid Finlands Betongförening.

Regeringens proposition

Vid förhandlingarna om ett finländskt EU-medlemskap bestämdes det att transportstödet ses över 1995—1996 när Finland har blivit medlem. Regeringen föreslår att transportstödet enligt lagen om regionalt stödjande av transporter ändras i överensstämmelse med EU:s principer om statligt stöd.

Den nuvarande lagen gäller fram till utgången av 1996. Regeringen föreslår en förlängning av giltighetstiden med tre år, det vill säga fram till utgången av 1999. Propositionen hänger samman med budgetpropositionen för 1997.

Det nuvarande transportstödet har kunnat tillämpas på det utvecklingsområde som definieras i lagen om regional utveckling. EU-kommisionen bestämde 1994 att transportstöd bara kan betalas till NUTS III-regioner med en befolkningstäthet på högst 12,5 invånare per kvadratkilometer. De landskap som godkänns som NUTS III-områden har fastställts i ett principbeslut av statsrådet. Enligt propositionen bestäms de områden som berättigar till transportstöd kommunvis genom ett beslut av statsrådet.

Transportstödet föreslås bli behovsprövat. Stödet behöver inte betalas ut om stödet för transport av en produkt anses snedvrída konkurrensen i betydande grad.

Enligt förslaget kommer transportstöd inte längre att betalas ut för produkter från järn- och

stålindustrin. EU ha särskilda regler för statsstödet till dessa produkter. Transportstöd får heller inte betalas ut för produkter som det inte finns några andra produktionsställen för. Bland dessa märks gruvindustrin.

Enligt EU:s regler får statsstöd inte längre betals ut för export. Regeringen föreslår därför att det inte längre skall stadgas i lagen om tidsbundet transportstöd som tidigare kunde betalas ut för nya produkter under den första etableringen på exportmarknaden i syfte att stabilisera exporten.

Järnvägstransporter prioriteras inte längre utan järnvägs- och lastbilstransporter behandlas lika när det gäller transportstöd. De små och medelstora företag som inte längre får transportstöd anlitar huvudsakligen lastbilstransporter.

Det gällande stödet för fartygstransporter föreslås bli slopat. I stället kommer ett graderat stöd för hamnverksamheter att införas. Differentieringen innebär att stödet till hamnar i norra delen av utvecklingsområdet är högre än till hamnarna i södra delen.

Tidigare fick bara små och medelstora företag med en personalstyrka på högst 250 anställda och en årlig omsättning på högst 120 miljoner mark eller ett balansutfall på högst 60 miljoner mark transportstöd. Om företagen ägs av andra företag, får företag som överskrider dessa gränser inneha högst en fjärdedel av äganderätten i företaget. Regeringen föreslår ett tillägg om att undantag från denna regel kan göras, om det större företaget sysslar med kapitalplacering eller om det i övrigt av särskilda skäl är motiverat att medge undantag.

Den gamla bestämmelsen om differentiering av transportstödet utifrån det stödområde där transporten börjar föreslås bli slopad. I stället betalas det ut transportstöd enligt gällande stödområde II till samtliga regioner. Vidare föreslås en del transportsträckor bli gallrade ut i stödtabellen. I stället bygger stödet på ett medeltal av de sträckor som slås ihop.

Under 1996 uppgår kostnaderna för transportstöd till inemot 48 miljoner mark. När det

nya systemet införs fullt ut kommer de årliga besparingarna att uppgå till cirka 24 miljoner mark.

Utskottets ståndpunkt

Utskottet framhåller att de föreslagna ändringarna samordnar vårt transportstöd med EU:s regler för statsstöd. Den föreslagna lagen

Helsingfors den 6 juni 1996

I den avgörande behandlingen deltog ordföranden Tuulikki Hämäläinen /sd, vice ordföranden Seppo Kääriäinen /cent samt medlemmarna Matti Aura /saml, Arto Bryggare /sd, Mikko Immonen /vänst, Riitta Korhonen /saml, Pekka

minskar utgifterna för transportstöd. Besparingarna beror främst på att lagens tillämpningsområde inskränks. Stödet ges ut först i efterhand och spareffekterna får därför fullt genomslag först under de kommande åren.

Utskottet föreslår vördsamt

att lagförslaget godkänns utan ändringar.

Kuosmanen /saml, Leena Luhtanen /sd, Erkki J. Partanen /sd, Kirsi Piha /saml, Ola Rosendahl /sv, Mauri Salo /cent, Sakari Smeds /fkf och Osmo Soininvaara /gröna.

Reservation

Regeringen föreslår en förlängning av lagen om regionalt stödjande av transporter. Samtidigt inför regeringen en del försämringar. Bland annat slopas den regionala differentieringen samtidigt som transportstödet blir behovsprövat.

Vi anser att lagen bör förlängas på det sätt som regeringen föreslår. Men vi godkänner inte försämringarna av det regionala transportstödet.

Transportstödet kommer härnäst helt riktigt att enbart gälla små och medelstora företag. Tidigare har staten sparat in stora belopp på att dra in stödet till stora företag. Vi kan dock inte acceptera att stödet till små och medelstora företag skärs ned, eftersom kriterierna för stödet, alltså stora transportkostnader till följd av glesbebyggelse och svåra klimatförhållanden, fortfarande finns kvar. Randområdena inom utvecklingsområdet kommer också i framtiden att ha lång väg och dyra transporter till marknaderna i Centraleuropa.

Det försämrade transportstödet beräknas ge statsekonomi besparingar på ungefär 24 miljoner mark årligen. Det är småsummor i jämförelse

med den stora betydelse det regionala transportstödet har för små och medelstora företag.

De föreslagna ändringarna slår hårdast mot transporter av produkter från företag i de mellersta delarna av Finland. Neddragningarna inom näringslivet i dessa delar av landet ger inga faktiska besparingar. I stället skapar regeringen nya problem, när företagens ekonomi kärvar till sig. Propositionen medför enorma försämringar i regionalpolitiken samt för de små och medelstora företagen. När det gäller de mellersta delarna av landet kan vi bara konstatera att regeringen stryper regionalpolitiken.

Ändringarna motiveras med EU:s regler för statsstöd. Ändå har till exempel Sverige ett praktiskt taget likadant transportstöd som Finland. Finland måste i förhandlingarna med EU se till att vi får behålla vårt regionala och välfungerande transportstöd.

På grundval av det ovanstående föreslår vi

att 1—4, 6—10, 12 och 12 a §§ i lagförslaget skall uteslutas.

Helsingfors den 6 juni 1996

Seppo Kääriäinen /cent

Mauri Salo /cent

TRAFIKUTSKOTTET

Bilaga

Utlåtande 8/1996 rd

Regeringens proposition 86/1996 rd

Till Ekonomiutskottet

Riksdagen remitterade den 21 maj 1996 regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om regionalt stödjande av transporter (RP 86/1996 rd) till ekonomiutskottet för beredning och bestämde samtidigt att trafikutskottet skall avge utlåtande till ekonomiutskottet.

Med anledning av ärendet har utskottet hört industrirådet Heikki Vesa och överdirektören Olavi Änkö vid handels- och industriministeriet, landskapsingenjören Martti Hannula vid Pohjois-Pohjanmaan liitto, direktören Martti Pallari vid Företagarna i Finland r.f. och verkställande direktören Taisto Oikkonen vid Lapin Muovi Ky.

Regeringen föreslår att giltighetstiden för lagen om regionalt stödjande av transporter förlängs till utgången av 1999 och att vissa ändringar görs i lagen.

Vid medlemsförhandlingarna med Europeiska unionen (EU) avtalades att transportstödssystemet justeras 1995 och 1996 sedan Finland blivit medlem i EU. EU:s regler om statligt stöd kräver

att den nuvarande lagen ändras i fråga om tillämpningsområde, stödet för fartygstransporter, regional differentiering och vissa produkter.

Utbetalningen av transportstödet föreslås bli beroende av prövning. Stödet behöver inte betalas ut om stöd för transport av en produkt kan anses snedvrída konkurrensen i betydande grad. Eftersom transportstöd numera bara betalas till små och medelstora företag föreslås järnvägs- och lastbilstransporter bli jämställda när transportstöd beviljas.

Propositionen ansluter sig till budgetpropositionen för 1997. Lagen avses träda i kraft den 1 januari 1997.

Av de orsaker som nämns i propositionen och med stöd av erhållen utredning tillstyrker trafikutskottet lagförslaget utan ändringar.

Med stöd av det ovan sagda anför trafikutskottet vördsamt

att ekonomiutskottet beaktar det som sägs i detta utlåtande när det behandlar ärendet.

Helsingfors den 5 juni 1996

I den avgörande behandlingen deltog ordföranden Pauli Saapunki /cent, vice ordföranden Esko-Juhani Tennilä /vgr, medlemmarna Klaus Bremer /sv, Tarja Filatov /sd, Risto Kuisma /sd, Jorma Kukkonen /sd, Suvi Lindén /saml, Eero

Lämsä /cent, Raimo Mähönen /sd, Reino Ojala /sd, Tuija Maaret Pykäläinen /gröna och Pentti Tiusanen /vänst samt suppleanterna Ulla Juurola /sd, Tauno Pehkonen /fkf och Markku Pohjola /sd.

Avvikande åsikt

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av lagen om regionalt stödjande av transporter innebär inte bara att lagens giltighetstid förlängs utan också att det regionala stödet för transporter urvattnas. Syftet med propositionen, som ansluter sig till budgetpropositionen för 1997, är att spara in på statens kostnader.

Om regeringens proposition går igenom slopas den regionala differentieringen av transportstödet. I Finland motiveras transportstödet med högre transportkostnader än sedvanligt till följd av gles bosättning och svåra klimatförhållanden, två regionala problem som försvårar företagens verksamhet. En kostnadsbesparing enligt förslaget slår hårdast mot transporten av produkter tillverkade av företag i de mellersta delarna av Finland. Sparobjektet är fel valt i synnerhet i en

tid då företagen i denna landsdel till följd av EU-medlemskapet tampas med väldiga anpassningsproblem. En besparing som riktar sig mot näringsverksamheten i mellersta Finland ger de facto ingen spareffekt eftersom den bara leder till nya problem som ökar samhällets kostnader bland annat i form av fler konkurser.

För att rädda de små och medelstora företagen vore det i dagens ekonomiska läge bäst att förlänga giltighetstiden för den nuvarande lagen om regionalt stödjande av transporter med tre år eller till utgången av 1999.

På grundval av det ovan sagda anför vi

att ekonomiutskottet i sitt betänkande väger in dels det som anförts i utskottets utlåtande, dels våra synpunkter.

Helsingfors den 5 juni 1996

Pauli Saapunki /cent
Tauno Pehkonen /fkf

Esko-Juhani Tennilä /vgr
Eero Lämsä /cent